N°. 24. 1851.

NEDERLANDSCHE STAATS-COURANT.

JE MAINTIENDRAI

De prijs dezer Courant, franco per post, is in het jaar, f 6 in de 3 maanden, en ... cents voor afzonderlijke nommers.

DINGSDAG 28 JANUARIJ.

De prijs der advertentien is 25 cents voor den regel bij iedere plaatsing, buiten de zegelgelden en briefporten.

Bij deze courant behoort een bijvoegsel.

De Opper-Hofmaarschalk maakt bekend, dat Zijne Majesteit de Koning op Woensdag den 12den Februarij aanstaande, des morgens ten tien ure, aan het Paleis in het Noordeinde alhier, audientie zal verleenen aan civile autoriteiten, commissien en particulieren.

Degenen, die tot deze audientie verlangen te worden toegelaten, worden uitgenoodigd om zich in te schrijven op eene der lijsten, welke daartoe aan het gezegd Paleis gereed zullen liggen van heden af aan, tot den 10den Februarij, des namiddags ten vier ure, op welken tijd die lijsten zullen worden gesloten.

'sGravenhage, den 28sten Januarij 1851.

Baron VAN DOORN VAN WESTCAPELLE.

De Luitenant-Generaal, Chef van 's Konings Militair Huis, maakt bekend, dat Zijne Majesteit op Woensdag den 12den Februarij aanstaande, des morgens ten tien ure, aan het Paleis alhier, audientie zal verleenen aan generaals, hoofd-officieren, officieren en verdere militairen.

Degenen, die tot deze audientie verlangen te worden toegelaten, worden uitgenoodigd om zich in te schrijven op eene der lijsten, welke daartoe aan gezegd Paleis gereed zullen liggen van heden af aan tot den 10den, des namiddags ten vier ure, op welken tijd die lijsten zullen worden gesloten.

'sGravenhage, den 28sten Januarij 1851.

De Luitenant-Generaal voornoemd,
Jhr. KLERCK.

N E D E R L A N D E N.

(Staatsblad n°. 2.) *BESLUIT van den 8sten Januarij 1851, houdende bekrachtiging van het daarbij gevoegde* politie-reglement voor de vaart op den Rhijn, van Bazel tot in zee.

WIJ WILLEM III, BIJ DE GRATIE GODS, KONING DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE-NASSAU, GROOT-HERTOG VAN LUXEMBURG, ENZ., ENZ., ENZ.

Gelet op het, blijkens protocol n°. VIII der zittingen van de Centrale Commissie voor de Rhijnvaart te *Mentz*, dd. 27 September en October 1850, onder goedkeuring der gezamenlijke Rhijnoever-Staten vastgestelde *politie-reglement voor de vaart op den Rhijn, van af Bazel tot in zee*;

Op de voordragt van Onze Ministers van Finantien en van Buitenlandsche Zaken, van den 31sten December 1850, n°. 82, In- en uitgaande regten, en den 6den dezer, n°. 2;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Het bij voorschreven protocol vastgestelde *politie-reglement voor de vaart op den Rhijn, van af Bazel tot in zee*, bij deze te bekrachtigen.

Onze Minister van Finantien is belast met de uitvoering van het tegenwoordig besluit, hetwelk, met en benevens het voorschreven politie-reglement, in het *Staatsblad* zal worden geplaatst.

'sGravenhage, den 8sten Januarij 1851.

W I L L E M.

De Minister van Finantien,
VAN BOSSE.

Uitgegeven den *vier en twintigsten* Januarij 1851.
De Staatsraad, Directeur van het Kabinet des Konings,
A. G. A. VAN RAPPARD.

BIJLAGE VAN PROTOCOL N°. VIII VAN 1850.

REGLEMENT van politie voor de scheepvaart op den Rhijn, van Bazel tot in zee.

EERSTE AFDEELING.

Algemeene bepalingen toepasselijk op den geheelen loop der rivier.

Art. 1.

I. *Algemeene verpligting om schade te voorkomen.*

1°. Ieder schipper van een zeil- of stoomvaartuig, varende of ten anker liggende, is verpligt te zorgen dat het schip, hetwelk hem is toevertrouwd, noch schade noch hinderniss toebrenge aan andere vaartuigen, evenmin als aan de schipbruggen, veerponten, schuiten, molens, badplaatsen en andere soortgelijke op de rivier geplaatste inrigtingen; hij behoort met dezelfde naauwgezetheid voor eigene veiligheid te zorgen.

2°. Aan deze zelfde maatregelen van voorzorg zijn onderworpen de bestuurders van houtvlotten, de personen belast met de dienst der schipbruggen, de eigenaars of pachters van veerponten, schuiten, molens en andere soortgelijke inrigtingen.

Art. 2.

II. *Verpligtingen gedurende de scheepvaart.*

1.) *In het algemeen.*

1°. Geen vaartuig zal de koerslijn van een ander vaartuig mogen snijden, wanneer daardoor dit laatste in zijnen koers belemmerd wordt.

2°. Op die plaatsen waar de rivier sterke bogten vormt, en waar geene standplaats van waarschuwers (Wahrschau) bestaat, is elke stroomafwaarts gaande stoomboot verpligt hare vaart te verminderen, tot dat men van op het achterschip gezien, de rigting van het vaarwater overziet.

3°. Op plaatsen alwaar vaartuigen tegen kaaijen of steigers gemeerd liggen, dan wel aan oevers bezig zijn te lossen of te laden, zullen in het varen en wenden tusschen gemelde vaartuigen en het midden-vaarwater de stoombooten slechts halve kracht gebruiken, en in het opvaren der rivier zullen zij in deze omstandigheid niet meer stoomkracht aanwenden dan volstrekt noodig is om vaart te houden en te kunnen sturen.

Art. 3.

2.) *Wanneer de vaartuigen elkander voorbijvaren.*

A. *Algemeene bepalingen.*

1°. Geen schipper van eenig vaartuig mag trachten een ander vaartuig dat denzelfden koers houdt, dan wel den tegenovergestelden koers volgt, voorbij te varen, dan alleen op die plaatsen waar het vaarwater genoegzame breedte heeft voor het gelijktijdig elkander voorbijvaren van drie vaartuigen, en in geval die breedte niet toereikende is, daar waar, uithoofde van de bijzondere omstandigheden der scheepvaart, de regeringen der oever-staten het voorbijvaren zullen geoorloofd verklaard hebben.

2°. Waar die breedte niet aanwezig is, zal het opwaartsvarend vaartuig, wanneer het een ander afwaartsvarend vaartuig in de engte zou kunnen ontmoeten, verpligt zijn zich beneden die engte op te houden, tot dat het afwaartsvarend vaartuig de engte door gegaan zij. Maar

PIÈCE JOINTE AU PROTOCOLE N°. VIII DE 1850.

RÈGLEMENT de police pour la navigation du Rhin, depuis Bâle jusque dans la mer.

PARTIE PREMIÈRE.

Dispositions générales applicables à tout le cours du fleuve.

Art. 1.

I. *Obligation générale de prévenir les dommages.*

1°. Tout conducteur d'une embarcation, soit à voiles, soit à vapeur, en cours de navigation ou stationnant à l'ancre, est tenu de veiller à ce que le bâtiment confié à ses soins, ne cause ni dommage ni entrave à d'autres embarcations, de même qu'aux ponts à bateaux, bacs, nacelles, moulins, bains et autres établissements de ce genre placés sur le fleuve, et il veillera avec le même soin à se sauvegarder lui-même.

2°. Sont soumis aux mêmes règles de précaution, les conducteurs de trains de bois, les employés préposés au service des ponts à bateaux, les propriétaires ou adjudicataires de bacs, nacelles, moulins et autres établissements de ce genre.

Art. 2.

II. *Obligations pendant la navigation.*

1.) *En général.*

1°. Aucun bâtiment ne pourra se diriger en travers de la ligne que suit un autre bâtiment, et gêner ce dernier dans sa course.

2°. Sur les points où le fleuve décrit de fortes courbes et où il n'existe pas de stations d'avertisseurs (Wahrschau), chaque bateau à vapeur, marchant à la descente, sera tenu de ralentir sa course jusqu'au moment où, de l'arrière du bâtiment, l'oeil pourra plonger en ligne directe dans le passage.

3°. Sur les points où des bâtiments se trouvent amarrés à des quais et estacades, ou sont occupés à charger ou à décharger sur la rive, les bateaux à vapeur ne pourront passer entre les dits bâtiments et le chenal, qu'à mi-force, lorsqu'ils marchent à la descente ou sont à virer de bord, et à la remonte, en employant seulement le dégré de force strictement nécessaire à l'impulsion et à la bonne direction du bateau.

Art. 3.

2.) *Quand les bateaux se dépassent.*

A. *Dispositions générales.*

1°. Aucun conducteur d'un bâtiment ne pourra entreprendre de dépasser un autre bâtiment, marchant soit dans le même sens, soit dans un sens opposé, que sur les points où le chenal offre la largeur suffisante au passage simultané de trois bâtiments, et à défaut de cette largeur, que là où, en raison des circonstances exceptionnelles de la navigation, le passage aura été déclaré permis par les gouvernements territoriaux.

2°. A défaut de cette largeur, le bâtiment remontant, lorsqu'il est exposé à se rencontrer dans la passe avec un autre bâtiment descendant, sera tenu de s'arrêter à val, jusqu'à ce que le bateau descendant ait franchi le passage. Mais si le passage se trouve déjà occupé par un

indien zich een vaartuig reeds in de engte bevindt, zal het andere vaartuig verpligt zijn zich boven gemeld vak op te houden.

3°. De stoombooten mogen de vaartuigen die in de naauwe doortogten in dezelfde rigting voor hen uitvaren, niet dan op den afstand van twee scheepslengten (80 el) naderen.

Art. 4.

B. *Wanneer zij elkander in tegengestelde rigting voorbijvaren.*

1°. De stoombooten en de zeilvaartuigen, die met gunstigen wind varen, zijn, wanneer zij elkander tegenkomen, verpligt ter regter zijde (stuurboord) genoegzaam uit te wijken, om het aanvaren te voorkomen.

2°. Wanneer een vaartuig door bijzondere omstandigheden genoodzaakt is van dezen regel af te wijken, zal de bevelhebber verpligt zijn de seinen te geven vermeld in art. 5.

3°. Wanneer de schippers van twee in tegengestelde rigtingen koersende stoomvaartuigen, gelijktijdig te kennen geven, dat zij genoodzaakt zijn van het in n°. 1 voorgeschrevene af te wijken, zullen de seinen van het opwaartsvarend vaartuig alleen gelden.

Art. 5.

C. *Wanneer zij zich in dezelfde rigting bewegen.*

1°. Wanneer eene stoomboot eene andere stoomboot tot op eenen afstand van twee scheepslengten (80 Nederlandsche el) zal hebben achterhaald, mag zij niet digter naderen; wil echter de boot die achter is, de andere voorbij varen, zoo zal zij daartoe het sein geven, door middel van vijf klokslagen, en door over dag eene blaauwe vlag en des nachts eene brandende lantaarn met wit glas, half mast te hijschen. Bij dit sein is de achterste boot verpligt regts (stuurboordszijde) uit te wijken, terwijl het schip dat voor is, links uitwijkt. Op het gedeelte van den Rhijn beneden Spijk, zullen de vaartuigen hunne nachtlantaarn niet half-mast, maar onder den boegspriet vertoonen.

2°. Zoodra de boot, die achter is, tot op eene halve scheepslengte zal genaderd zijn tot de boot die vóór is of tot het laatste der vaartuigen die deze op sleeptouw heeft, is de boot, die vóór is, verpligt hare vaart te verminderen, tot dat de andere boot is voorbij gevaren.

3°. Wanneer een vaartuig dat sneller zeilt dan een ander, dit laatste achterhaalt en wil voorbijvaren, zal de bevelhebber van het eerstgenoemde daartoe het sein geven, door in tijds zijnen voorganger te praaijen, die, in dit geval, verpligt zal wezen zeil te minderen, tot dat het andere vaartuig hem zal zijn voorbij gevaren.

Art. 6.

D. *Maatregelen betreffende de konvooijen van gesleepte vaartuigen.*

1°. De schippers van sleepbooten, met of zonder konvooi, zijn onderworpen aan al de bepalingen vermeld in artt. 1 tot 5. Bovendien zijn zij verpligt, zich in het bijzonder te gedragen naar artt. 4 en 5, wanneer een sleepkonvooi een ander konvooi wil voorbijvaren. Buiten dit geval zullen nooit twee konvooijen naast elkander varen.

2°. Alle stoombooten zonder sleepkonvooi, even als alle zeilvaartuigen die met gunstigen wind loopen, zijn in den regel verpligt, het vaarwater aan de konvooijen van gesleept wordende vaartuigen af te staan. Bij gebrek aan genoegzame ruimte hiertoe, zijn de bevelhebbers der sleepbooten en der gesleept wordende vaartuigen, zelfs al zijn de in artt. 4 en 5 voorgeschrevene seinen niet gegeven, verpligt om uit te wijken overeenkomstig de bepalingen in artt. 4 en 5 vermeld, en de gesleept wordende vaartuigen in eene enkele lijn te plaatsen.

3°. De schippers van sleepbooten en van gesleept wordende vaartuigen zijn, bij alle ontmoetingen met andere vaartuigen, verpligt de vaartuigen van het konvooi zooveel te doen aansluiten, als voor het voorbijvaren der andere vaartuigen vereischt wordt.

4°. Meer dan twee vaartuigen mogen, gedurende het varen, nimmer te zamen gekoppeld zijn.

Art. 7.

E. *Betrekkelijk de zeilvaart.*

a. *Wanneer de vaartuigen langs den oever worden voortgetrokken.*

1°. Niemand vermag vaartuigen, die aan de lijn zijn, anders voorbij te varen, dan langs de zijde van den oever die tegenover het jaagpad ligt. De schippers der gejaagd wordende vaartuigen, zullen van hunnen kant, bij het vernemen van het sein, voorgeschreven in n°. 1 van art. 5, verpligt zijn den door hen gevolgd wordenden oever zooveel mogelijk te naderen.

2°. Alleen de stoombooten voor reizigers bestemd, zullen het vaarwater binnendoor langs den jaagpads-oever mogen gebruiken; het voorbijvaren op deze wijs mag echter alleen geschieden in geval van klaarblijkelijk gevaar, nadat gemeld vaartuig zal zijn gepraaid, en wanneer dat vaartuig zich buiten het gewone vaarwater voor de opvaart bevindt; op het sein, door de stoomboot gegeven, zal de bevelhebber van het vaartuig dat getrokken wordt, verpligt zijn de lijn te strijken; daarna zal de stoomboot over de lijn varen, terwijl zij zoo lang mogelijk de werktuigen zal doen stoppen.

Art. 8.

b. *Wanneer zij voor stroom drijven.*

1°. Elke stoomboot is verpligt het vaarwater vrij te laten voor een vaartuig dat zonder behulp van zeilen voor stroom drijft; is zij daartoe door gebrek aan ruimte niet in staat, zoo zal gemeld vaartuig, bij het vernemen van het sein voorgeschreven in art. 5, verpligt zijn, hetzij door het gebruik van riemen of het laten vallen van een anker, bij tijds ruimte te maken.

2°. Het is, buiten het geval van onvermijdelijke noodzaak, aan alle vaartuigen verboden, zich overdwars voor stroom te laten afzakken.

Art. 9.

c. *Wanneer zij laveren.*

De vaartuigen die laveren, mogen nimmer tusschen eene stoomboot en den oever, langs welken deze houdt, doorvaren. Deze vaartuigen zijn verpligt te wenden, vóór dat zij in de koers- lijn komen van eene hen tegemoetkomende stoomboot.

Art. 10.

f. *Ten aanzien van andere vaartuigen.*

1°. De stoombooten zullen, wanneer zij in de nabijheid van zwaar geladene en ook van alle vaartuigen die minder dan 600 quintalen meten, gekomen zijn, de werktuigen langzamer laten werken, voor zoover zulks zonder klaarblijkelijk gevaar voor hen of de gesleept wordende vaartuigen doenlijk is; en indien er bij de ontmoeting van

bâtiment, alors l'autre bateau sera tenu de s'arrêter amont du passage.

3°. Les bateaux à vapeur ne pourront approcher les bâtiments qui marchent en avant d'eux dans les passes étroites, qu'à la distance de deux longueurs de bateau (80 mètres).

Art. 4.

B. *Quand ils se dépassent en marchant en sens opposé.*

1°. Les bateaux à vapeur et les bâtiments à voiles naviguant avec des vents favorables, lorsqu'ils se croiseront dans leur course, sont tenus de s'éviter à droite (stribord), à la distance nécessaire pour prévenir les abordages.

2°. Lorsque, par des circonstances spéciales, un bâtiment sera forcé de dévier de la règle ci-dessus, le conducteur sera tenu de donner les signaux indiqués à l'article 5.

3o. Si les conducteurs de deux bateaux à vapeur marchant en sens inverse, indiquent simultanément qu'ils sont forcés de s'écarter du prescrit n°. 1, les signaux du bâtiment remontant feront règle.

Art. 5.

C. *En marchant dans le même sens.*

1°. Tout bateau à vapeur qui aura joint un autre bateau à vapeur jusqu'à la distance de deux longueurs de bateau (80 mètres) ne devra plus s'en approcher davantage. Si néanmoins le bateau qui est en arrière veut dépasser celui qui le précède, alors il en donnera le signal, au moyen de cinq coups de cloche et en hissant à mi-mât un pavillon bleu, pendant le jour, et un fanal allumé à verre blanc, pendant la nuit. A ce signal, le bateau qui fait la suite, est tenu de s'écarter à droite (stribord), en même temps que le bâtiment qui tient le devant s'écarte à gauche. Sur la section du Rhin au-dessous de Spyk les bâtiments arboreront leur fanal de nuit, non à mi-mât, mais au-dessous du mât de beaupré.

2°. Dès que le bateau qui est en arrière se trouvera rapproché jusqu'à mi-longueur du bateau qui le précède ou bien du dernier bâtiment de ceux qu'il conduit à la traine, alors le bateau qui est en avant est tenu de ralentir sa course jusqu'à ce qu'il ait été dépassé.

3o. Lorsqu'un bâtiment, meilleur voilier, joindra un autre bâtiment à voiles et voudra le dépasser, alors son conducteur en donnera le signal, en hélant à temps son devancier, lequel, dans ce cas, sera tenu de diminuer sa voilure jusqu'à ce que l'autre bateau l'ait dépassé.

Art. 6.

D. *Mesures concernant les convois de bateaux remorqués.*

1°. Les conducteurs de remorqueurs, soit avec, soit sans convois, sont soumis à toutes les dispositions établies par les artt. 1 jusqu'à 5. Ils sont en outre tenus à se conformer spécialement aux artt. 4 et 5 lorsqu'un convoi voudra en dépasser un autre, et hors ce cas jamais deux convois ne pourront naviguer de conserve l'un à côté de l'autre.

2°. Tous les bateaux à vapeur sans convoi, de même que tous bâtiments à voiles, marchant avec des vents favorables, sont tenus, en règle générale, de livrer le passage aux convois de bateaux remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les conducteurs des bateaux remorqueurs et des bateaux de convoi, même dans le cas où les signaux prescrits aux artt. 4 et 5 n'auraient pas été donnés, sont tenus de s'écarter conformément aux dispositions des artt. 4 et 5, et de faire ranger sur une seule ligne les bateaux conduits à la traine.

3°. Les conducteurs de bateaux remorqueurs et de bateaux de convoi, dans toutes les occasions de rencontre avec d'autres bâtiments, sont tenus de faire resserrer les bateaux du convoi, de manière à livrer aux autres bâtiments le passage suffisant.

4°. Plus de deux bateaux ne pourront jamais être accouplés ensemble pendant la navigation.

Art. 7.

E. *Concernant la navigation à voiles.*

a. *Lorsque les bâtiments sont halés depuis la rive.*

1°. Nul ne pourra dépasser les bateaux halés depuis la rive, qu'en s'appuyant sur la rive opposée au chemin de halage. De leur côté, les conducteurs de ces bateaux, au signal prescrit au n°. 1 de l'article 5, sont tenus de serrer autant que possible la rive qu'ils longent.

2°. Les bateaux à vapeur pour voyageurs seuls, pourront prendre leur passage entre un bâtiment halé et la rive sur laquelle s'exécute le halage, et cela seulement en cas de danger évident, après que le bâtiment aura été hélé, et lorsque ce bâtiment se trouvera en dehors du chenal ordinaire pour la remonte; au signal donné par le bateau à vapeur, le conducteur du bateau halé sera tenu de larguer le cable, que le bateau à vapeur franchira ensuite, en arrêtant, aussi longtemps que possible, le jeu de sa machine.

Art. 8.

b. *Lorsqu'ils vont au cours de l'eau.*

1°. Chaque bateau à vapeur est tenu de livrer le passage à un bâtiment marchant au cours de l'eau et sans l'aide de la voile; à défaut d'espace suffisant pour le faire, le bateau à voiles, au signal qui lui aura été donné conformément à l'article 5, sera tenu de se ranger de côté autant que possible à force de rames et d'ancre.

2°. Il est défendu à tous bâtiments, sauf le cas de force majeure, de se laisser aller en travers, au cours de l'eau.

Art. 9.

c. *Lorsqu'ils louvoyent.*

Les bâtiments qui sont en train de louvoyer, ne peuvent pas passer entre un bateau à vapeur et entre la rive sur laquelle ce dernier s'appuye. Les dits bâtiments sont tenus de virer de bord, avant de traverser la ligne que suit le bateau à vapeur qui arrive à leur rencontre.

Art. 10.

f. *A l'égard d'autres embarcations.*

1°. A proximité de bâtiments portant forte charge, de même qu'à proximité de tous autres bâtiments dont la capacité est inférieure à 600 quintaux, les bateaux à vapeur seront tenus, autant que faire se pourra sans danger évident pour eux ou pour les bateaux remorqués, de ralentir le jeu de leurs machines, et en cas de danger pour les bâtiments ail-

noodanige vaartuigen eenig gevaar voor deze schijnbaar is, zullen zij de werktuigen onmiddellijk geheel stoppen.

2°. De schippers der in het laatstvoorgaande nommer aangewezene vaartuigen, zullen niet alleen verpligt zijn den loop der stoombooten niet te hinderen, door haar ten onpas te naderen, maar zij zullen integendeel zich moeten verwijderen van de koerslijn, welke die booten volgen.

Art. 11.

3. Doorvaart der vaartuigen aan de schipbruggen en bij de veerponten.

1°. Ieder gezagvoerder van een vaartuig is verpligt zich te onderwerpen aan de bijzondere maatregelen, voorgeschreven door de besturen der schipbruggen en veerponten.

2°. De schippers der gierbruggen of gierponten zijn verpligt het vaarwater vrij te laten aan de zeil- of stoomvaartuigen die varende zijn; ten aanzien der stoombooten in het bijzonder, zullen zij zich houden aan dien kant, waar de gierbruggen en gierponten gewoonlijk des nachts liggen.

Bij lage waterstanden zal de gierpont van Kaiserswerth verpligt zijn, zich in het midden der rivier te houden, zoolang als noodig is voor het voorbijvaren der zeilvaartuigen of der stoombooten die een konvooi op sleeptouw hebben.

3°. De schippers van gierbruggen of gierponten zijn verpligt het vaarwater te ontruimen voor de vaartuigen die zich boven of benedenwaarts van de gierbruggen of gierponten van den wal losmaken, en wel, voor de stoombooten na het sein, voorgeschreven in art. 5, en voor de zeilvaartuigen nadat deze eene roode vlag geheschen of om de doorvaart zullen gepraaid hebben.

4°. De stoombooten mogen de doorvaarts-openingen der schipbruggen slechts met verminderde kracht doorgaan, ten zij de goede besturing der boot al hare stoomkracht mogt vereischen.

5°. Des nachts zullen de schippers van vaartuigen hun voornemen, om door de bruggen te varen, door een schot (boite) kenbaar maken, en stoppen tot dat de lantaarns als contra-seinen op de brug geheschen zijn.

Art. 12.

4. Het stoppen der stoombooten voor de dienst der reizigers.

1°. Alle stoombooten voor reizigers bestemd, zijn verpligt voor dat zij aan eenen steiger aanleggen, de klok te doen luiden. Wanneer de stoomboot moet stoppen bij een station dat door schuiten bediend wordt, zal zij een sein geven, over dag bestaande in het hijschen eener vlag, en des nachts in het vertoonen eener brandende lantaarn met wit glas; de veerschuit zal dezelfde seinen herhalen.

2°. Wanneer de veerschuiten naderen, zal men in tijds aan boord van de stoomboot de werktuigen stoppen en niet eerder weder aanzetten dan wanneer alle gevaar voor de veerschuit geheel geweken zal zijn.

3°. De veerlieden zullen aan de reizigers uitdrukkelijk aanbevelen om dadelijk te gaan zitten.

4°. Deze veerschuiten moeten voorzien wezen van al het noodige tuig en de aanwijzing van haren diepgang bij de grootste toegestane toelading; zij moeten bestuurd worden door twee kloeke varensgezellen, bedreven in hun vak en te goeder faam bekend staande.

5°. De plaatselijke besturen zullen op de stipte uitvoering der voorschriften van het vorig nommer toezien; des noodig zullen zij dadelijk op maatregelen tegen overtreding bedacht zijn, en daarvan aan de directie der stoombooten kennis geven.

6°. Het is aan iedereen, die niet voldaan heeft aan de vereischten, voorgeschreven bij n°. 4 zoo even vermeld, verboden om reizigers of handelsgoederen aan boord van stoombooten te brengen of van daar af te halen.

7°. De stoombooten mogen bij het verlaten der steigers geene belemmering toebrengen aan de beweging van een ander vaartuig, dat reeds varende is, en de rivier opvarende mogen zij de bewegingen niet belemmeren van vaartuigen welke, de rivier afgaande, in de wending zijn, hetzij om aan te leggen dan wel om te vertrekken. Wanneer de schippers van twee stoombooten die in elkanders nabijheid de rivier afkomen, willen draaijen, alsdan zal de achterste boot de voorste daarin niet mogen belemmeren.

Art. 13.

5. Maatregelen voor de vaart bij nacht en bij mistig weder.

1°. Elk vaartuig dat bij nacht (tusschen zons-ondergang en zons-opgang) vaart, zal moeten voorzien wezen van de navolgende seinen:

a. op het gedeelte der rivier boven Spijk:

bij het opwaarts varen twee brandende lantaarns boven elkander hangende aan den mast, of, bij gemis van mast, aan den schoorsteen. Bij het afwaarts varen zal eene derde lantaarn geplaatst worden onder den boegspriet. Eene der twee eerstgenoemde lantaarns, zal, voor de sleepbooten die andere vaartuigen op sleeptouw hebben, van groen glas en voor de andere stoombooten van rood glas moeten voorzien wezen. De andere lantaarns zullen met wit glas kunnen zijn. De gesleept wordende vaartuigen zullen slechts eene enkele lantaarn met wit glas, aan den mast behoeven te hebben.

b. op het gedeelte der rivier beneden Spijk:

twee brandende lantaarns, de eene met rood glas, aan den bezaansmast, of, bij gemis van dien, aan den vlaggestok op het achterschip, en de andere met groen glas, aan den fokkemast.

De gesleept wordende vaartuigen zullen slechts eene enkele lantaarn met wit glas aan den mast behoeven te hebben.

2°. Gesleept wordende konvooijen mogen des nachts alleen bij maanlicht of sterrelicht varen.

3°. Bij mistig weder zullen de stoombooten slechts met verminderden spoed mogen varen, terwijl zij alsdan onafgebroken de scheepsklok moeten doen kleppen.

Wanneer de mist zoo dik wordt, dat men geenen der beide oevers kan zien, zullen de stoombooten blijven stil liggen, ter plaats waar zij zijn.

4°. Wanneer vaartuigen elkander des nachts tegenkomen, zullen zij, om elkander voorbij te varen, nimmer mogen afwijken van de bepaling voorgeschreven onder n°. 1 van artikel 4.

Art. 14.

6. Voorschriften in geval van hooge waterstanden.

1°. De scheepvaart is aan de stoombooten verboden, wanneer, op het punt van vertrek, de waterspiegel den middelbaren stand van 16 voet (5 Ned. el) overtreft.

2°. Wanneer de waterspiegel op het punt van vertrek 13 voet (4.08 Ned. el) tot en met 16 voet (5 Ned. el) boven den middelbaren

remontées, ils seront tenus de s'arrêter complètement.

2°. Les conducteurs des bâtiments dénommés à l'alinéa précédent, seront tenus non seulement de ne pas gêner la marche des bateaux à vapeur, en s'en approchant mal à propos, mais ils devront, au contraire, s'éloigner de la ligne que suivent ces bateaux.

Art. 11.

3. Passage des embarcations aux ponts à bateaux et près des bacs.

1°. Chaque conducteur d'embarcations est tenu de se soumettre aux mesures spéciales prescrites par les administrations des ponts à bâteaux et bacs.

2°. Les conducteurs des ponts ou bacs volants sont tenus de livrer le passage aux bateaux à voiles ou à vapeur qui sont en cours de navigation; à l'égard des bateaux à vapeur spécialement, ils auront à s'appuyer sur la rive où les ponts et bacs volants stationnent habituellement pendant la nuit.

En tems d'eaux basses, le bac volant de Kaiserswerth sera tenu de stationner au milieu du fleuve pendant tout le temps nécessaire au passage des bateaux à voiles ou des bateaux à vapeur remorquant des convois.

3°. Les conducteurs de ponts ou bacs volants sont tenus de dégager le passage pour les embarcations qui démarrent au-dessus ou au-dessous des ponts volants ou des bacs, et cela pour les bateaux à vapeur après le signal prescrit à l'article 5, et pour les bateaux à voiles après que ceux-ci auront arboré un pavillon rouge ou hélé le passage.

4°. Les bâteaux à vapeur ne pourront franchir les portières des ponts à bâteaux, qu'à force réduite, à moins qu'ils n'aient besoin de toute leur vapeur pour la bonne direction du bateau.

5°. Pendant la nuit, les conducteurs d'embarcations signaleront par un coup de feu (boite), leur intention de passer les ponts, et ils s'arrêteront jusqu'à ce que les fanaux aient été hissés sur le pont, comme signaux de réponse.

Art. 12.

4. Arrêt des bateaux à vapeur pour le service des voyageurs.

1°. Tout bateau à vapeur pour voyageurs, avant d'aborder à un débarcadère, est tenu de faire sonner la cloche. Si l'arrêt doit avoir lieu à une station desservie par des batelets, il en donnera le signal en hissant un pavillon, pendant le jour, et un fanal allumé à verre blanc, pendant la nuit, et le batelet répètera les mêmes signaux.

2°. Lorsque les batelets avanceront, l'appareil moteur du bateau à vapeur devra être arrêté à temps, et il ne pourra être remis en mouvement qu'après que le batelet sera à l'abri de tout danger.

3°. Les conducteurs des batelets enjoindront aux voyageurs de s'asseoir immédiatement.

4°. Les batelets devront être pourvus de tous les agrès nécessaires, de l'indication de leur enfoncement d'après la charge autorisée, et être conduits par deux mariniers vigoureux, consommés dans leur profession et jouissant d'une bonne réputation.

5°. Les autorités locales veilleront à la ponctuelle exécution des prescrits portés au n°. précédent, et au besoin elles aviseront immédiatement aux déviations, et en informeront l'administration des bateaux à vapeur.

6°. Défense est faite à quiconque n'a pas satisfait aux justifications prescrites par le n°. 4, sus-relaté, de prendre ou de conduire des voyageurs ou des marchandises, à bord des bateaux à vapeur.

7°. Les bateaux à vapeur, en démarrant des débarcadères, ne pourront pas entraver la marche d'une autre embarcation qui est déjà en train de navigation, et à la remonte ils ne devront pas gêner d'autres embarcations qui, allant à la descente, sont occupés à virer de bord, soit pour aborder, soit pour démarrer. Si les conducteurs de deux bateaux à vapeur se suivant de près à la descente, veulent virer de bord, le bateau marchant le dernier doit s'abstenir de gêner le premier dans ce mouvement.

Art. 13.

5. Mesures pendant la nuit et par un temps de brouillard.

1°. Tout bateau qui navigue pendant la nuit (entre le temps du coucher et du lever du soleil) devra:

a. sur la section du fleuve au-dessus de Spijk, être muni, à la remonte, de deux fanaux allumés et suspendus l'un au-dessus de l'autre, au mât, ou, à défaut de mât, à la cheminée. A la descente, il sera ajouté un troisième fanal au-dessous du mât de beaupré. L'un des deux premiers fanaux devra être, pour les bateaux à vapeur conduisant à la traine d'autres embarcations, en verre de couleur verte, et pour les autres bateaux à vapeur en verre de couleur rouge. Les autres fanaux pourront être à verre blanc. Les bateaux remorqués n'auront besoin que d'un seul fanal à verre blanc, appliqué au mât.

b. sur les sections du fleuve au-dessous de Spijk, être muni de deux fanaux allumés, suspendus l'un à verre rouge, au mât d'artimon, ou, à défaut de ce mât, au bâton de l'arrière, et l'autre, en verre de couleur verte, au mât de l'avant.

Les bateaux remorqués n'auront besoin que d'un seul fanal à verre blanc, appliqué aux mâts.

2°. Les convois de remorque ne pourront naviguer pendant la nuit, qu'au clair de la lune ou des étoiles.

3°. En temps de brouillard, les bateaux à vapeur ne pourront naviguer qu'à mouvement ralenti, et en faisant tinter sans interruption la cloche de bord.

Si le brouillard devenait dense, au point de ne plus pouvoir apercevoir l'un ou l'autre des deux rives, les bateaux à vapeur devront s'arrêter sur place.

4°. Lorsque des bâtiments se rencontreront pendant la nuit, il ne leur sera jamais permis, pour se dépasser, de dévier de la direction prescrite sous n°. 1 de l'article 4.

Art. 14.

6. Règles lors des hautes eaux.

1°. La navigation est interdite aux bateaux à vapeur, lorsque le niveau des eaux dépassera de plus de 16 pieds (5 mètres) la hauteur moyenne à la station de départ.

2°. Lorsque le niveau comporte 13 pieds (4 mètres 08) jusqu'à 16 pieds (5 mètres) inclusivement au delà de la hauteur moyenne à

stand verheven is, mogen de stoombooten des nacht niet varen; het varen over dag is haar alsdan slechts geoorloofd, onder voorwaarde dat zij zich op het midden der rivier houden; nogtans zullen zij ter zake van hare dienstverrigtingen de stations mogen naderen.

3°. Bij eenen waterstand, aangewezen onder n°. 2, hiervoren, zullen de nederwaarts varende stoombooten geene grootere voortstuwende kracht mogen aanwenden dan noodig is voor de goede besturing van het vaartuig.

Bij eenen waterstand van en met 9 voet (2.825 Ned. el) tot 13 voet (4.08 Ned. el) boven den middelbaren stand op het punt van vertrek, zullen de stoombooten, nederwaarts gaande, slechts mogen varen wanneer zij zich op het midden der rivier houden; opwaarts gaande, alleen onder voorwaarde dat zij zich minstens twee scheepslengten (80 Ned. el) van den gewonen oever verwijderd houden.

4°. De bovenvermelde bepalingen, voorkomende onder n°. 1 tot 3, zullen buiten toepassing blijven op het gedeelte der rivier boven de Lauter. De vaart op dit gedeelte zal aan de stoombooten verboden zijn, wanneer de waterspiegel aan de groote brug over den Rhijn voor Straatsburg meer dan 3.50 Ned. el (11 voet) boven de nul der aldaar geplaatste Rhijn-peilschaal verheven is.

5°. De waterstand die voor de andere vakken tot maatstaf zal dienen, zal door de betrekkelijke regeringen worden vastgesteld en bekend gemaakt, volgens de peilschalen van Spiers, Mannheim, Mentz, Caub, Coblentz, Keulen, Dusseldorp en Emmerik.

Wat Nederland betreft, zal de middelbare waterstand wezen als volgt:

voor de Waal en de Merwede:

2.88 Ned. el boven de nul der peilschaal te Nijmegen;

0.15 Ned. el boven de nul der peilschaal te Bommel;

1.09 Ned. el onder de nul der peilschaal te Dordrecht, bij ebbe.

voor den Neder-Rhijn en de Lek:

2.04 Ned. el boven de nul der peilschaal te Arnhem;

0.98 Ned. el boven de nul der peilschaal te Vianen;

4.32 Ned. el onder de nul der peilschaal te Krimpen, bij ebbe.

Art. 15.

Voorschriften voor het geval van aan den grond zitten of van schipbreuk.

1°. De schipper van een aan den grond zittend vaartuig of vlot zal eenen waarschuwer stellen op eenen behoorlijk gelegen post, minstens een uur gaans bovenwaarts van de plaats waar het voorval heeft plaats gegrepen. Deze waarschuwer zal in last hebben de andere bevelhebbers van vaartuigen of vlotten te praaijen, en hun van den aard en de plaats van het voorval kennis te geven. Hij zal op zijn post blijven tot dat hij door eenen tweeden waarschuwer het berigt zal ontvangen hebben dat het vaartuig of vlot weder in vlot water gebragt is, of tot dat het plaatselijk bestuur, aan hetwelk aanstonds berigt moet gezonden worden van het voorval, te dien opzigte ambtshalve eene kennisgeving zal hebben openbaar gemaakt.

2°. De stoombooten zullen slechts met halve stoomkracht, de plaats mogen voorbijvaren alwaar een vaartuig of vlot zal zijn op den grond geraakt of gezonken.

3°. Het plaatselijk bestuur zal zorgen dat, door middel van tonnen of geschikte merken, de plaats worde aangewezen, waar vaartuigen gezonken zijn.

Art. 16.

III. *Voorschriften betrekkelijk het ten anker liggen.*

1°. Buiten de havens zullen nooit meer dan drie vaartuigen naast elkander langs de lijnpaden ten anker of gemeerd mogen liggen. De aldaar liggende vaartuigen zullen gedurende het voorbijvaren van eenig vaartuig dat opgetrokken wordt, zoo mogelijk hunne masten strijken, en zulks niet kunnende, zullen zij zich zooveel van den wal moeten verwijderen als vereischt wordt om de jaaglijn onder hunne kielen te laten doorgaan. De bemanning der ten anker of gemeerd liggende vaartuigen is gehouden hulp bij die bewerking te verleenen.

2°. Alle vlotten, die naast een lijnpad stil liggen, zullen van sleepleuningen moeten voorzien wezen, om de treklijnen niet onklaar te doen worden; bovendien zal, uitgenomen wanneer zij varende zijn, de afstand van den oever tot aan de verst verwijderde buitenzijde van het vlot, niet meer dan 250 voet (78.46 Nederl.) mogen bedragen.

De vlotters zijn verpligt, de koppelkeelen (tenailles) gelijk en effen met de buitenkanten van het vlot af te werken, en hunne ankers derwijze uit te brengen dat zij de scheepvaart niet hinderen.

Zij zijn eveneens verpligt, door hunne bemanning de vaartuigen te doen optrekken, die niet in staat zijn anders langs de vlotten op te werken.

3°. Wanneer vaartuigen of vlotten, ten gevolge van mist ten anker zijn gekomen op andere dan de gewone plaatsen, zullen de stoombooten de scheepsklok doen kleppen, en de zeilschepen of vlotten zullen met den roeper praaijen. Deze seinen zullen van weêrszijde van vijf tot vijf minuten herhaald worden.

4°. Alle vaartuigen, die des nachts stil liggen op de rivier, in de nabijheid van het vaarwater, of buiten de havens, bij de aanlegplaatsen der stoombooten of op punten die niet gewoonlijk tot ankerplaatsen dienen, moeten voorzien wezen van eene brandende lantaarn; deze moet of tegen den mast aan de zijde van het vaarwater, of wel op een ander zigtbaar gedeelte van het vaartuig geplaatst worden, zoodanig dat zij van bovenwaarts en van benedenwaarts kan gezien worden.

De molens en andere op de rivier geplaatste inrigtingen zijn verpligt tot nakoming der evengenoemde bepaling; wanneer echter verscheidene molens naast elkander in eene zelfde dwarslijn geplaatst zijn, zal alleen de buitenste aan den kant van het vaarwater geplaatste molen van eene lantaarn behoeven voorzien te wezen.

De vlotten, die des nachts ten anker liggen, zullen aan elke der twee naar den kant van het vaarwater gekeerde hoeken van het vlot, twee brandende lantaarns moeten hebben, die naast elkander op een verheven en van ver volmaakt zigtbaar punt behooren geplaatst te worden.

Art. 17.

IV. *Bepalingen, ten aanzien van de gierbruggen en gierponten en andere inrigtingen op de rivier.*

1°. De plaats alwaar de gierbruggen en gierponten aan eenen der oevers van de rivier des nachts moeten verblijven, zal zoodanig gekozen worden, dat de bogtaken en de gierkettingen het vaarwater (Thalweg) niet kruisen.

la station de départ, les bateaux à vapeur ne pourront pas naviguer pendant la nuit, et ils ne pourront naviguer pendant le jour qu'en restant au milieu du fleuve; néanmoins il leur sera permis de s'approcher des stations pour leurs relations de service.

3°. Lors du niveau d'eau indiqué sous n°. 2 ci-dessus, les bateaux à vapeur allant à la descente ne pourront marcher qu'au dégré d'impulsion nécessaire à la bonne direction de l'embarcation.

Au niveau de 9 pieds incl. (2 mètres 825) jusqu'à 13 pieds (4 mètres 08) au-dessus de la hauteur moyenne aux stations de départ, les bateaux à vapeur ne pourront naviguer, à la descente, qu'en tenant le milieu du fleuve, et à la remonte, qu'en se tenant éloignés de la rive ordinaire, à la distance d'au moins deux longueurs de bateau (80 mètres).

4°. Sur la section du fleuve au-dessus de la Lauter, les dispositions précédentes sous les n°s. 1 à 3, resteront sans application. La navigation sur cette section sera interdite aux bateaux à vapeur, lorsque le niveau des eaux du fleuve dépassera la côte de 3 mètres 50 (11 pieds) au-dessus du zéro de l'échelle Rhénométrique du grand pont du Rhin devant Strasbourg.

5°. Le niveau d'eau qui aura à servir de règle pour les autres sections, sera déterminé et publié par les gouvernements respectifs, d'après le Rhénomètres de Spire, de Mannheim, de Mayence, de Caub, de Coblence, de Cologne, de Dusseldorff et d'Emmerich.

Quant aux eaux Néerlandaises, le niveau d'eau s'établira:

pour le Waal et la Merwede:

d'après les Rhénomètres de
- Nymège, à l'indication moyenne de 2.88 mètres au-dessus
- Bommel, à l'indication moyenne de 0.15 mètres de zéro.
- Dordrecht, à l'indication moyenne de 1.09 mètres au-dessous de zéro, lors du reflux.

pour le Bas-Rhin et la Leck:

d'après les Rhénomètres de
- Arnhem, avec 2.04 mètres au-dessus de zéro;
- Vianen, avec 0.98 mètres au-dessus de zéro;
- Krimpen, avec 4.32 mètres au-dessous de zéro, lors du reflux.

Art. 15.

7. *Règle lors d'engravement ou de naufrage.*

1°. Le conducteur d'un bateau ou d'un radeau qui sera engravé, aura à placer dans un poste convenablement situé, et au moins à une lieue en amont de l'endroit où l'accident sera arrivé, un avertisseur chargé de héler les autres conducteurs de bateaux ou de radeaux, et de les avertir de la nature et du lieu de l'accident. Cet avertisseur restera à son poste, jusqu' à ce qu' il ait été prévenu par un second avertisseur, que le bateau ou le radeau a été remis à flot, ou jusqu'à ce que l'autorité locale, sur l'information qui devra lui être donnée immédiatement de l'accident, aura fait publier un avis officiel à cet égard.

2°. Les bateaux à vapeur ne pourront franchir qu'à moitié de leur force d'impulsion, les passages où un bateau ou radeau sera engravé ou aura sombré.

3°. L'autorité locale aura soin d'indiquer, au moyen de balises ou de signaux convenables, le lieu où des bateaux se trouvent en état de submersion.

Art. 16.

III. *Règle lors du mouillage.*

1°. En dehors des ports, il ne pourra jamais y avoir plus de trois bâtiments placés au mouillage ou à l'amarre, l'un à côté de l'autre, au long des chemins de halage. Lors du halage, les bateaux mouillés devront, si possible, abaisser leurs mâts; dans le cas contraire, ils auront à dériver de manière à ce que la corde de halage puisse passer sous leur quille. Les gens d'équipage des bâtiments en état de mouillage ou amarrés, auront à prêter assistance pour cette opération.

2°. Tous les radeaux, stationnant au long des chemins de halage, devront être garnis de filarets, pour laisser couler les cordes de halage; en outre, et a moins d'être en cours de voyage, ils devront s'emplacer de manière à ne pas être distants de la rive de plus de 250 pieds (78 mètres 46), comptés jusqu'à la largeur extérieure du radeau.

Les flotteurs sont tenus de couper ras et de niveau avec la largeur des radeaux, les perches de liaison (tenailles), et de mouiller leurs ancres de manière à ne pas porter entrave à la navigation.

Ils sont également tenus de faire haler par leurs équipages les embarcations qui ne seraient pas en état de longer autrement les radeaux.

3°. Lorsque, par suite de brouillards, des bateaux ou des radeaux ont été obligés de se mettre au mouillage, dans des lieux autres que ceux habituels, les bateaux à vapeur feront tinter la cloche de bord, et les bateaux à voiles, ainsi que les radeaux, héleront du porte-voix. Ces signaux seront répétés de part et d'autre, de cinq en cinq minutes.

4°. Tous les bateaux arrêtés, pendant la nuit, sur le fleuve et à la proximité de la route de navigation, ou en dehors des ports et près des débarcadères des bateaux à vapeur, ou sur des points qui ne servent pas habituellement de lieux de mouillage, devront être munis d'un fanal allumé, qui sera placé, soit au mât du côté du chenal, soit sur une autre partie apparente du bâtiment, mais de manière à pouvoir être aperçu en amont et en aval.

Les moulins et autres établissements placés sur le fleuve, sont soumis à l'accomplissement de la formalité précitée; néanmoins lorsque plusieurs moulins se trouvent rangés sur une seule ligne transversale, il suffira que le moulin extérieur du côté du chenal de navigation soit pourvu d'un fanal.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit, seront munis à chacun des deux angles du radeau du côté du chenal, de deux fanaux allumés, placés l'un à côté de l'autre sur un point élevé, parfaitement apparent de loin.

Art. 17.

IV. *Dispositions concernant les ponts et bacs volants et autres établissements sur le fleuve.*

1°. L'emplacement où les ponts et bacs volants auront à stationner la nuit, sur une des rives du fleuve, sera choisi de manière que les nacelles d'évolution et les chaînes de translation ne traversent pas le Thalweg.

2°. Gedurende den nacht, moeten de gierbruggen en gierponten benevens de eerste bogtaak op eene verhevene plaats van eene brandende lantaarn voorzien wezen.

3°. Telken reize wanneer, uit hoofde van buitengewone omstandigheden, de gewone legplaats, gedurende den nacht, van gierbruggen en gierponten zal veranderd wezen, zullen de bevelhebbers van gemelde gierbruggen en gierponten, bij het naderen eener stoomboot, verpligt zijn, de scheepsklok te doen kleppen, tot dat de stoomboot hetzelfde sein herhaald en haren gang verminderd zal hebben: de gierbruggen en gierponten zijn verpligt, dadelijk daarop de scheepvaartsgeul (Thalweg) te ontruimen.

4°. De bad-inrigtingen enz., benevens alle andere voorwerpen die het optrekken kunnen belemmeren, moeten, door de zorg der eigenaars, voorzien wezen van leiders (filarets) of sleepleuningen voor de treklijnen.

TWEEDE AFDEELING.

Bijzondere bepalingen.

Art. 18.

I. *Waarschuwers.*

Voor de veiligheid der scheepvaart, zullen er standplaatsen van waarschuwers zijn, op de navolgende plaatsen:

1°. Ter plaatse genaamd Bingerloch,
2°. » » » aan de punt van de Wirbelleie,
3°. » » » aan den Kammereck,
4°. » » » aan den Ochsenthurm,
5°. » » » ander Bank bij St. Goar,
6°. » » » Engersgrund,

wanneer de waterspiegel aan de peilschaal te Andernach, minder dan 10 voet (3.14 Ned. el) zal teekenen.

7°. Ter plaatse genaand *in der Rheindörfer Kehle*, wanneer de waterspiegel aan de peilschaal te Bonn, minder dan 11 voet (3.45 Ned. el) zal teekenen.

Van alle voorbij die standplaatsen gaande vaartuigen en vlotten zal eene matige belasting worden geheven, bestemd om er de kosten van te dekken.

Er zal een reglement uitgevaardigd worden voor de heffing van het bedoelde regt, en voor de dienst der waarschuwers.

Geen schipper of vlotter zal zich aan de bepalingen van dat reglement mogen onttrekken.

Art. 19.

II. *Bijzondere bepalingen.*

1. *Voor het vak tusschen St. Goar en Bingen.*

1°. Op het riviervak tusschen St. Goar en Bingen zal geen vaartuig aan de raderkasten der stoombooten gemeerd mogen zijn.

2°. De gesleept wordende schepen zullen bij het opwaarts varen op dat zelfde riviervak slechts eene enkele rei mogen vormen, alle achter elkander in hetzelfde kielwater varende.

3°. Op meergemeld, onder n°. 1 aangewezen riviervak, zal eene sleepboot, opwaarts gaande, niet meer dan drie vaartuigen op sleeptouw mogen hebben, mits hunne gezamenlijke scheepsruimte die van 250 last (10,000 Quintalen) niet overschrijdt. Bedraagt de scheepsruimte meer dan 250 last, zoo zal zij slechts twee vaartuigen mogen slepen.

4°. De stoomslepers zullen, nederwaarts varende, op het riviervak, aangewezen onder n°. 1, niet meer dan vier vaartuigen op sleeptouw mogen hebben.

Art. 20.

2. *Voor de gerigte vakken (afsnijdingen).*

De scheepvaart zal in de afsnijdingen en werken tot rigting van den Rijn, slechts mogen plaats hebben voor zoover die vakken door de bevoegde magt ambtshalve voor den doortogt geopend verklaard zijn.

Strafbepalingen.

Art. 21.

De overtredingen van de bepalingen, vervat in het tegenwoordig reglement, zullen elk in een der Oever-Staten gestraft worden, overeenkomstig de wetten en reglementen, die aldaar bestaan of nog zullen worden ingevoerd, hetzij afzonderlijk, hetzij in overleg met andere Oever-Staten.

2°. Pendant la nuit, les ponts et bacs volants, ainsi que la première nacelle d'évolution, devront être pourvus, sur un endroit élevé, d'un fanal allumé.

3°. Toutes les fois qu'en raison de circonstances extraordinaires, le lieu habituel pour le stationnement des ponts et bacs volants, pendant la nuit, aura été changé, les conducteurs des dits ponts et bacs volants, à l'approche d'un bateau à vapeur, seront tenus de faire tinter la cloche du bord, jusqu'à ce que le bateau à vapeur ait répondu par le même signal et ait ralenti sa marche; aussitôt, les ponts et bacs volants seront tenus de rendre le Thalweg libre.

4°. Les établissements de bains etc., de même que tous autres objets, emplacés de manière à entraver le halage, doivent être pourvus, par les soins des propriétaires, de filarets ou perches de conduite des cordes de halage.

PARTIE SECONDE.

Dispositions particulières.

Art. 18.

I. *Avertisseurs.*

Dans l'intérêt de la navigation, il sera établi des stations d'avertisseurs, dans les localités suivantes:

1°. Au lieu dit Bingerloch,
2°. » » » à la pointe de la Wirbelleie,
3°. » » » au Kammereck,
4°. » » » au Ochsenthurm,
5°. » » » ander Bank près St. Goar,
6°. » » » Engersgrund,

lorsque le niveau des eaux sera au-dessous de 10 pieds (3 mètres 14) au Rhénomètre d'Andernach,

7°. Au lieu dit *in der Rheindörfer Kehle*, au niveau au-dessous de 11 pieds (3 mètres 45) au Rhénomètre de Bonn.

Il sera perçu sur tous les bateaux et radeaux passant devant ces stations, une rétribution modique, destinée à en couvrir les frais.

Un règlement sera publié pour la perception du droit dont il s'agit, ainsi que pour le service des avertisseurs.

Aucun batelier ou flotteur ne pourra se soustraire aux dispositions de ce règlement.

Art. 19.

II. *Dispositions particulières.*

1. *Pour la distance entre St. Goar et Bingen.*

1°. Sur la distance du fleuve entre St. Goar et Bingen, il ne sera pas permis d'amarrer une embarcation au tambour des roues des bateaux à vapeur.

2°. A la remonte, et sur cette même distance, les bateaux remorqués ne devront former qu'une seule file, en marchant l'un à la suite de l'autre.

3°. Sur la distance précitée sous n°. 1, un remorqueur allant amont, ne pourra prendre à la traine que trois embarcations au plus, et cela seulement lorsque leur capacité réunie ne dépassera pas 250 last (10,000 quintaux); si la capacité dépasse ce chiffre, il ne pourra conduire que deux embarcations.

4°. Les bateaux remorqueurs ne pourront prendre à la traine, pour la descente, sur la section n°. 1, que quatre bâtiments au plus.

Art. 20.

2. *Pour les passes rectifiées (coupures).*

La navigation ne pourra avoir lieu dans les coupures et travaux de rectification du Rhin, qu'autant que ces passes auront été officiellement déclarées ouvertes à la circulation, par les autorités compétentes.

Pénalités.

Art. 21.

Les contraventions aux dispositions du présent règlement, seront punies dans chacun des États Rivérains, conformément aux lois et règlements qui y sont établis, ou qui y seront établis, soit isolément, soit de concert avec d'autres États Rivérains.

[illegible] Januarij 1851, n°. 46.

WIJ WILLEM III, BIJ DE GRATIE GODS, KONING DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE-NASSAU, GROOT-HERTOG VAN LUXEMBURG, ENZ., ENZ., ENZ.

Gezien artikel 2 der wet van den 1sten Junij 1850 (*Staatsblad* n°. 25);

Gelet op artikel 27 van Ons besluit van den 2den September 1850 (*Staatsblad* n°. 56);

Op de voordragt van Onzen Minister van Finantien van den 7den Januarij 1851, n°. 117, G. S.,

Hebben besloten en besluiten:

Den heer *H. C. van Setten*, essaijeur bij het hoofd-bestuur van het [illegible]wezen en leeraar in de essaaikunde, aan te wijzen, om gedurende het jaar 1851, in geval van afwezigheid van een der leden van het [illegible]-collegie en bij de behandeling der onderwerpen, vermeld in artikelen 3, 7 en 10 der wet van den 1sten Junij 1850 (*Staatsblad* n°. 25), de plaats van den afwezige te doen vervullen.

Onze Minister van Finantien is belast met de uitvoering van dit besluit.

's Gravenhage, den 10den Januarij 1851.

WILLEM.

De Minister van Finantien,
VAN BOSSE.

Bij Zijner Majesteits besluit van den 22sten Januarij 1851, n°. 35, is benoemd tot plaatsvervanger van den kantonregter te 's Gravenhage, mr. [illegible] T. Weve, advocaat aldaar.

Bij besluit van 25 Januarij jl., n°. 78, heeft Zijne Majesteit goedgevonden:

tot lid der provinciale commissie van geneeskundig onderzoek en toevoorzigt in Zuidholland, gevestigd te Dordrecht, te benoemen: *A. Symons*, heel- en vroedmeester te Rotterdam, in plaats van wijlen F. J. Haver Droeze, in leven heel- en vroedmeester te Dordrecht.

Bij besluit van den 17den Januarij 1851, n°. 32, heeft Zijne Majesteit goedgevonden:

1° te bepalen dat de thans bestaande arrondissements-inspecteurs der posterijen, te rekenen van 1°. April aanstaande, zullen zijn ontheven van het toezigt in de provincien *Zuidholland*, *Gelderland* en *Limburg*;

2°. aan den hoofd-inspecteur der posterijen, belast met het algemeen toezigt, tevens *tijdelijk* op te dragen het *bijzonder* toezigt in de provincie *Zuidholland*;

3°. te benoemen tot buitengewoon inspecteur der posterijen voor de provincien Gelderland en Limburg, den heer *I. J. Schultens Dozy*, thans directeur van het postkantoor te Hoorn.

BUITENLANDSCHE BERIGTEN.

RUSLAND.

Bij ukase van den 10den Januarij heeft Z. M. de Keizer van Rusland, uit aanmerking der rijzing die zich sedert eenigen tijd op de hoofdmarkten van Europa in de waarde van het zilver openbaart, het volgende bepaald:

1°. De uitvoer van zilver in staven en munten, zoo over zee als aan de landzijde, is tot nader order in het geheele keizerrijk, in het koningrijk Polen en het grootvorstendom Finland verboden. De invoer van zilver, gelijk mede de uitvoer van goud in munten en staven, blijft als vroeger geoorloofd.

2°. Scheeps-kapiteins, voerlieden en in het algemeen alle naar buiten 's lands reizende personen, mogen tot eene waarde van 15 roebels zilver, in Russische of buitenlandsche munt, uitvoeren.

3°. Wie op den heimelijken uitvoer van zilver wordt betrapt, wordt gestraft met verbeurdverklaring van de bij hem gevonden som, en met eene boete tot het dubbele bedrag dier som.

4°. Deze bepalingen komen in werking van den dag af, waarop de tot uitvoering daarvan uit te vaardigen verordening bij de tolkantoren ontvangen zal wezen.

DUITSCHLAND.

Eenige Berlijnsche bladen hebben het gerucht verspreid, dat de demobilisatie van het Pruissische leger vooreerst gestaakt, en niet voor de helft van Februarij hervat zou worden. Men heeft het noodig geacht dit berigt in de ministeriele correspondentie te doen tegenspreken. » Wij zijn gemagtigd — dus leest men daar — te verklaren dat deze tijding van allen grond ontbloot is. Met de demobilisatie des legers wordt — *zonder dat men al de omstandigheden, die daarbij in aanmerking kunnen komen, uit het oog verliest* — ijverig voortgegaan, en zij zoude thans reeds voltooid zijn, bijaldien de gezamenlijke regementen zich op hunne gewone standplaatsen bevonden."

— De senaat der vrije stad Hamburg heeft bij publicatie van den 25sten dezer ter kennis van de ingezetenen gebragt, dat, blijkens eene mededeeling van de Oostenrijksche *en* Pruissische regeringen de militaire maatregelen, beraamd tot uitvoering van het met Denemarken gesloten vredesverdrag, een tijdelijk verblijf van eenige afdeelingen der naar Holstein trekkende troepen in Hamburg noodzakelijk maken; dat hij het betreurt dat de stad en haar gebied niet van dien last hebben kunnen verschoond blijven, maar dat hij dien zooveel in hem is zal trachten te verminderen, vertrouwende bij daarentegen dat de ingezetenen aan de aangekondigde bevriende troepen eene goede ontvangst zullen bereiden. Tevens zijn de ingezetenen, welke zich vrijwillig met inkwartiering willen belasten, uitgenoodigd om daarvan kennis te geven. De Oostenrijksche bezetting, wier sterkte op omstreeks 4000 man werd geschat, werd den 27sten verwacht.

FRANKRIJK.

Aan de wetgevende vergadering is in de zitting van den 24sten dezer door haren voorzitter mededeeling gedaan van de volgende boodschap van den President der republiek:

» PARIJS, 24 *Januarij* 1851.

Aan den voorzitter der nationale wetgevende vergadering.

Mijnheer de voorzitter.

» De publieke opinie, vertrouwende op de wijsheid der vergadering en des gouvernements, is door de voorvallen der laatste dagen niet verontrust geworden. Met dat al begint Frankrijk te lijden onder eene oneenigheid, die het betreurt. Mijn pligt gebiedt mij, al wat in mijn vermogen is te doen om de noodlottige gevolgen daarvan te voorkomen.

» De eendragt der beide staatsmagten is voor de rust des lands onmisbaar. Maar vermits de constitutie ze van elkander onafhankelijk heeft gemaakt, zoo is die eendragt alleen mogelijk bij een wederkeerig vertrouwen.

» Hiervan doordrongen zal ik steeds de regten der vergadering eerbiedigen, terwijl ik de voorregten van het door de natie aan mij toevertrouwde gezag handhave.

» Ten einde eene pijnlijke oneenigheid niet langer te doen voortduren, heb ik na het jongste votum der vergadering het verzoek om ontslag aangenomen van een ministerie, hetwelk aan het land en aan de zaak der orde schitterende bewijzen van zijnen ijver en zijne verkleefdheid gegeven had.

» Daar ik intusschen een nieuw kabinet wilde vormen, hetwelk kans van een duurzaam bestaan had, zoo kon ik de leden daarvan niet kiezen uit eene meerderheid, die uit toevallige omstandigheden ontstaan is, en ik heb mij tot mijn leedwezen buiten staat gezien, om onder de leden der minderheid, niettegenstaande haar gewigt, eene combinatie te vinden.

» In deze omstandigheden en na vruchtelooze pogingen heb ik besloten een ministerie van overgang te vormen, bestaande uit mannen die tot geene der fractien van de vergadering behooren, en die besloten hebben om zich aan de leiding der zaken toe te wijden, zonder zich aan partijbelangen te bekreunen.

» De achtenswaardige mannen, die deze vaderlandlievende taak op zich nemen, zullen aanspraak hebben op de erkentelijkheid des lands.

» De administratie zal dus, even als vroeger, haren gewonen loop hebben. De vooringenomenheid zal verdwijnen wanneer men zich de plegtige verklaringen herinnert, vervat in de boodschap van 12 November.

» De waarachtige meerderheid zal zich weder herstellen; de goede verstandhouding zal terugkeeren, zonder dat eene der beide staatsmagten iets opgeofferd hebbe van de waardigheid, die hare kracht uitmaakt.

» Frankrijk verlangt, bovenal, rust en verwacht van degenen op wie het zijn vertrouwen gevestigd heeft, eene inschikkelijkheid zonder zwakheid, eene kalme standvastigheid, en onwrikbaarheid waar 't het regt geldt.

» Ontvang enz.

» LODEWIJK BONAPARTE."

In den avond van den 24sten is daarop een bijvoegsel tot den *Moniteur* verschenen, de besluiten inhoudende, waarbij de nieuwe ministers benoemd worden. Deze zijn de heeren: de Royer, procureur generaal bij het hof van appel te Parijs, minister van justitie, — Brenier, hoofdambtenaar bij het departement van buitenlandsche zaken, minister van buitenlandsche zaken; — generaal Randon, minister van oorlog; — schout bij nacht Vaillant, minister van marine en kolonien; — Vaïsse, prefect van het departement du Nord, minister van binnenlandsche zaken; — Magne, minister voor de openbare werken; — Schneider, oud-afgevaardigde, minister van landbouw en koophandel; — Giraud, lid van den oppersten raad van onderwijs en van het instituut, minister voor het openbaar onderwijs en de eerediensten; — de Germiny, ontvanger-generaal in het departement der Beneden Seine, minister van finantien.

Volgens de Parijsche berigten van eergisteren heeft de benoeming van dit ministerie op de vergadering geen gunstigen indruk gemaakt, en zal zij geenszins strekken om aan de bestaande verwijdering een einde te maken. De voorlezing der boodschap van den President is in de zitting van den 24sten met eene in het oog vallende koelheid (sommige berigten zeggen zelfs met bewijzen van minachting) ontvangen, en in eenige daarna gehouden bijeenkomsten zoude besloten zijn, den onlangs tegen het Elysée aangevangen strijd voort te zetten, en het nieuwe ministerie reeds bij zijne eerste verschijning voor de vergadering aan te tasten. Werkelijk zijn in de zitting van Zaturdag onderscheiden interpellatien wegens de zamenstelling van het nieuwe kabinet tegen Maandag den 27sten aangekondigd. Ook te oordeelen naar den hevigen toon der republikeinsche en legitimistische bladen en van de organen van dat gedeelte der meerderheid, hetwelk zich laatstelijk bij de tegenstanders van het bewind gevoegd heeft, is het einde der spanning nog geenszins te wachten.

— Volgens berigt uit Berlijn van den 24sten, was de Fransche gezant aldaar dien dag door middel van den telegraaph naar Parijs ontboden, en zou hij nog den eigen avond derwaarts vertrekken.

BELGIE.

De hevige strijd die gedurende bijkans 14 dagen in de Belgische kamer van afgevaardigden over de begrooting van oorlog gevoerd is, en tot de jongste kortstondige ministeriele krisis aanleiding gegeven heeft, is in de zitting van eergisteren ten voordeele van de bewindslieden beslist. Met 56 tegen 25 stemmen is alstoen het volgende besluit genomen: » De kamer, zich met vertrouwen vereenigende met het besluit van het gouvernement, om vóór de discussie der begrooting voor 1852 de verschillende questien betrekkelijk ons krijgswezen te onderzoeken en zich daarbij de inlichtingen van eene door hetzelve te benoemen commissie ten nutte te maken, gaat over tot de behandeling der artikelen."

BEURS-BERIGTEN.

Parijs 25 Januarij: 5 pcts. renten fr. 95; 3 pcts. idem fr. 56.95.

BINNENLANDSCHE BERIGTEN.

'S GRAVENHAGE, *den 27sten Januarij*.

De heer baron F. W. Fagel, te 's Gravenhage, heeft ten behoeve van 's Rijks schatkist afstand gedaan van het hem in den jare 1817, als kapitein ter zee, toegelegd pensioen van f 1800 's jaars.

A D V E R T E N T I E N.

MINISTERIE VAN FINANTIEN.

REGISTRATIE EN LOTERIJEN.

Bij de *Eerste* trekking der *Tweede* Klasse van de 213de *Staats-Loterij*, op Maandag den 27sten Januarij 1851, zijn prijzen van duizend gulden of daarboven te beurt gevallen aan de navolgende nommers:

N°. 18627 een prijs van 1250 gulden;
» 15827 » » » 1000 »
» 1990 » » » 1000 »
» 17150 » » » 1000 »
» 16933 » » » 1000 »
» 6395 » » » 1000 »

De Directeur der Staats-Loterij,
J. H. FRIESWIJK.

GEREGTELIJKE AANKONDIGINGEN.

*** Bij Acte, op den 17den Januarij 1851 voor den Notaris *Adrianus Petrus de Lange*, in tegenwoordigheid van getuigen, te Alkmaar verleden, behoorlijk geregistreerd en ingeschreven, is de, sedert den jare 1846 tusschen de Heeren *Hermanus Coster* en *Hendrik Coster*, beiden Boekhandelaars en Boekdrukkers te Alkmaar, onder de Firma van *Hermanus Coster en Zoon*, te Alkmaar bestaan hebbende Vennootschap onder eene Firma, wegens den Boekhandel, de Boekdrukkerij en het debiet van Couranten, Dag- en Weekbladen, Tijdschriften en andere Periodieke Werken, met onderling goedvinden, sedert ultimo December achttien honderd vijftig, Ontbonden, en de Heer *Hermanus Coster* met de vereffening van de Zaken dier gewezen Vennootschap belast.

Verder heeft de Heer *Hendrik Coster* bij die Acte zijne volkomene toestemming gegeven, dat, wanneer de Heer *Hermanus Coster* eene nieuwe Vennootschap met een ander mogt oprigten, als dan de handel dier nieuwe Vennootschap zal kunnen worden gedreven op de Firma van *Hermanus Coster en Zoon*, zonder dat daaruit echter voor den Heer *Hendrik Coster* eenige verpligtingen of verbindtenissen kunnen ontstaan.

*** Bij Acte, op den 17den Januarij 1851 voor den Notaris *Adrianus Petrus de Lange*, in tegenwoordigheid van getuigen, te Alkmaar verleden, behoorlijk geregistreerd en ingeschreven, is tusschen de Heeren *Hermanus Coster*, Boekhandelaar en Boekdrukker, en *Arend Sibert Coster*, Boekhandelaar en Boekdrukker, wonende beiden te Alkmaar, eene Vennootschap voor een Onbepaalden Tijd, aangevangen den eersten Januarij 1851, en behoudens elks bevoegdheid om dezelve ten allen tijde zes maanden te voren op te zeggen, aangegaan, onder de Firma van *Hermanus Coster en Zoon*, betrekkelijk den Boek- en Papier-Handel, met alles wat daartoe behoort, mitsgaders de Boekdrukkerij en daaraan verwante Binderij, met bepaling wijders, dat dezelve Vennootschap zal gevestigd zijn te Alkmaar, dat elk der Vennooten de teekening der Firma zal hebben, zonder dat die zal kunnen worden gebezigd ter zake van het opnemen of uitleenen van gelden, het disconteren van handelpapier, het aangaan van borgtogten of andere verpligtingen van dergelijken bezwarenden aard, waartoe de gemeenschappelijke toestemming en medewerking en derhalve de bijzondere onderteekening van elk der Vennooten zal worden vereischt.

*** Bij Acte, verleden voor het Kanton-geregt te Oostburg, den 15den Januarij 1851, behoorlijk geregistreerd, is door den Edel Achtb. Heer Kantonregter van dat Kanton, op verzoek van den Minderjarigen *Josephus Judocus Croin*, nagelatenen Zoon van wijlen den Heer *Josephus Petrus Croin* en mede wijlen *Maria Theresia Perdaan*, te Hoofdplaat, Handligting verleend en hem in het bijzonder de voegdheid toegekend tot de geheele ontvangst, de uitgaven van en de geheele beschikking over zijne Inkomsten, het sluiten van Verhuringen, het bebouwen zijner Landerijen, het drijven van Logementhouderij en Tappers-nering en den Handel in Steenkolen, Turf en Tras.

In kennis van mij Griffier,
M. THERI.

TE 'S GRAVENHAGE TER ALGEMEENE LANDS-DRUKKERIJ.